

国際複合運送における基本問題

桐 山 武

はじめに

今日の海上を中心とする国際輸送の形態は、少なくとも雑貨 (general cargo) に関する限りほぼ完全に、在来船による port to port からコンテナ船を軸とする door to door 輸送の形態に切替えられたといつてよいであろう。このような国際的 door to door のサービスは、船舶と鉄道または自動車等種類の異なる 2 以上の運送手段の組合わせによって行われるここにいわゆる国際複合運送の形態によることとなる。しかし、ヘーグ・ルールを中心とする現行の国際運送法制は、海上・陸上・航空の各運送領域に固有の危険その他の諸条件を踏まえ、特定の運送手段を運営する運送人の責任を規律することを主眼としており、複合運送を予定せず、このため、国際複合運送については新たな条約の制定が不可欠である。1980年国連国際物品複合運送条約 (United Nations Conventions on International Multimodal Transport of Goods) は、かかる必要に基づき成立した条約であるが、とくに先進国の意図に反するものとして、現在のところ、発効の見通しは立っていない。したがって、現在、国際複合運送を直接、規律すべき実体法はなく、当事者間の法律関係については、私的自治の原則のもとで作成される運送約款によっているのが実情である。ここでは、かかる状況をふまえ、国際複合運送の位置づけならびに複合運送人の責任を中心とする基本問題について、若干の考察を試みることにしたい。

1. 複合運送の商法上の地位

国際複合運送における当事者間の法律関係を規律すべき実体法が存在しない以上、差し当って問題となるのが、その商法上の位置づけである。ここに先ず、複合運送の意義と商法の適用の問題について検討しておかねばならない。

(1) 複合運送の意義

複合運送 (combined transport; multimodal transport; transport combine; gemischte Beforderung) とは、特定の運送品が一個の契約のもとに、船舶・鉄道・自動車・航空機等の種類を異にする 2 以上の運送手段の連絡により運送される場合をいう⁽¹⁾。この場合、各種の運送手段したがって各運送区間ごとに独立の運送人が介在し、一個の運送に数人の運送人が相次いで関与するのが通常の場合である。しかし、各区間ごとに必ずしも独立の運送人が存在する必要はなく、特定の運送手段を運営する運送人が、同時に、他の種類の運送手段を保有・運営する場合（たとえば船会社が同時に鉄道あるいは自動車運送事業を営む場合）のように、同一の運送品が特定の運送人の保管のもとに、海・陸・空の各区間を通して運送される場合も含まれる⁽²⁾。いわんや、使用される 2 以上の運送手段相互の経済的・機能的関係のいかん（主たる運送と付随運送の関係か否か）を問わない⁽³⁾。

(1) 拙稿「複合運送の研究」損害保険研究41巻4号38頁；Loewe, Der IMCO/ECE-Entwurf eines Ubereinkommens uber die gemischte Beforderung im internationalen Guterverkehr, ETL, vol. VII. 1972, S. 650; Peyrefitte, Le regime juridique des Transports Combines, ETL, vol. VII. 1972, p. 899.

(2) 1956年道路物品運送条約（ジュネーヴ条約, CMR）は、自動車と他の運送手段の連絡による複合運送を規律するに当たって、このような場合を予想し、「道路運送人が同時に、他の運送手段の運送人であるときは、道路運送人の責任は、道路運送人と他の運送手段の運送人の資格において、あたかも異なる 2 つの人格を有するものとして、本条第 1 項の規定にしたがい定める」ものとしている。また複合運送条約においても、全体の運送をカバーする複合運送契約が単一の運送人すなわち複合運送人によって履行される場合をも予定している（条約 1 条 3 項）。

(3) もっとも、一般に、鉄道運送に関する賃率規則にみられるように、ターミナル周辺の一定範囲内の集配のための自動車による運送については、制度的にもその主たる運送に付随するものとして扱うことは考えられてよいことである。複合運送条約が「単一の運送手段による契約に定めるところにしたがい、その運送契約の履行に際し行われる物品の集配の業務は、国際複合運送と解釈されてはならない」（条約 1 条 1 項後段）とするのは、個々に複合運送制度を取り入れる個別運送条約との抵触を回避すると同時に、このような点を考慮したものといえる。

(2) 複合運送契約と商法の適用

複合運送契約もまた、物の場所的移動という仕事の完成を目的とする契約で、請負契約の性質を有する点において、本質的に、陸上、海上および航空運送における物品運送契約と異ならない。また、複合運送は、特定の運送品が一個の契約のもとに、海・陸・空の各種の 2 以上の運送手段の連絡により運送される場合をいい、通常は、各運送区間ごとに独立の運送人が介在するという意味において、それは通し運送の範疇に属する。この意味で、複合運送契約については、本来、陸上運送を直接の対象とするものであるが、同時に、運送法総則としての地位を占める商法第三編「商行為」中の運送営業に関する規定が、当然

に、適用されるとともに、相次運送の場合の各運送人について、連帯責任を定める商法579条の適用の有無が問題となる⁽¹⁾。

① 通し運送の形態

特定の運送品が一個の契約のもとに数人の運送人により相次いで運送される場合を通し運送といい、これには次ぎの各形態がある。

(1) 下請運送

これは、最初の運送人（最初の区間の運送人とは限らない）が全区間の運送を引受け、その全部または一部について、他の運送人を使用する場合である。この場合、他の運送人（下請運送人）は、最初の運送人すなわち元請運送人の履行補助者にとどまり、荷送人との間に直接の法律関係は生じない。したがって、最初の運送人は、元請運送人として、全体の運送について責任を負い、運送中に生じた物品の滅失、毀損または延着について、自己ならびに下請運送人等に過失がなかったことを証明しなければ損害賠償の責任を免がれない（商577条）。

(2) 同一運送

これは、数人の運送人が最初から共同して全区間の運送を引受け、内部関係において各運送人の分担区間を定める場合である。この場合、各運送人は、当然に、連帯債務者となり、荷送人または荷受人に対し、物品の滅失、毀損または延着につき連帯して責任を負う（商511条）。

(3) 連帯運送

数人の運送人が、順次、荷送人と最初の運送人との契約関係に加入していくことにより、何れの運送人も全体の運送を引受けたものとみなされる場合である。通常、後続の運送人が、最初の運送人と荷送人との間に交わされた全体の運送に対する一通の運送状すなわち通し運送状（through consignment note, through B/L）とともに、順次、運送を引継ぐ場合である。商法579条にいう相次運送（狭義）とは、連帯運送を指すと解するのが一般である。したがって、この場合、各運送人は、反対の特約がない限り（分割非連帯）、商法579条により、物品の滅失、毀損または延着について、連帯して損害賠償の責を負う⁽²⁾。

② 複合運送の形態と商法の適用

通し運送としての複合運送は、観念的には、上述の下請運送、同一運送、連帯運送の何

れの形態をもとりうるものと考えられ、したがって、個々の場合に、それが商法 579 条にいう相次運送に相当するか否かが問題となる。しかし、最近のコンテナを媒体とする複合運送にみる限り、すべて下請運送の形態をとり、ここにいう連帯運送とみられるものは存在しない。すなわちコンテナ・オペレータともいべき一人の運送人が全体の運送を引受け、各区間の実際運送人はその履行補助者として、その運送に関与するのが実際であり、後続の各運送人が、通し運送状とともに運送を引継ぎ、全体の運送に対する一個の運送契約に加入する形態のものはみられない。

通し運送としての複合運送の形態をどのようにとらえるかは、複合運送における運送人の責任を規律することを目的とする複合運送条約作成上の基本問題の一つであるが、この点については、1960年代に条約案の検討を開始した万国海法会（CMI）ならびにそれにつづく EC/IMCO、最終的に条約を完成した UNCTAD においては、一貫して、元請運送人としての複合運送人を軸とする下請運送の形態を前提とする責任構成がとられてきた。国連国際物品複合運送条約によると、同条約にいう「複合運送契約」とは、複合運送人が、運送賃の支払いを対価として、国際複合運送を履行することまたはその履行を確保することを約する契約をいう（条約 1 条 3 項）。また、「複合運送人」とは、自ら自己のためもしくは自己のために行為する他の者を通じて、複合運送契約を締結し、かつ荷送人もしくは複合運送活動に参加する運送人の代理人としてではなく、またはそれらの者のためにではなく、本人として行為する者であって、その契約の履行につき責任を引受ける者をいう（同条 2 項）。

このようにみると、複合運送条約の作成過程において、終始一貫予定されていた下請運送方式が、コンテナ複合運送の形態として最も適していたことが実証されたことになり、コンテナを媒体とする複合運送の発展を念頭において開始された万国海法会による条約案作成のアプローチはまさしくコンテナ複合運送の本質を捉えていたということができよう。すなわち、異種運送手段の間で容易に積替えできるよう設計され、かつ反復使用に耐える強度を有するコンテナは、機能的にそれ自体、一種の運送用具であり、独立して管理・運営の対象となる。このため、コンテナを保有する最初の運送人は、元請運送人として全体の運送を引受けることにより、コンテナ・オペレータとしての立場において全体の運送を管理することになる。また、後続の運送人についてみると、一の運送手段から他の運送手段への積替に当たって、中品自体の詰替えが行われないため、最初の運送人と荷送人との契約関係に参加することは得策でないばかりか、事実上、これを妨げる要因にもなっている。

以上のように、コンテナを媒体とする今日の複合運送の形態が、例外なく、下請運送の方式をとり、かつそれが経済的合理性に基づくものであるとすれば、将来とも、コンテナによる一個の運送に関与する数人の運送人の責任について連帯性が問題となることはない

ものと思われ、この意味で、商法579条の適用の余地もないものと考えられる。

- (1) わが商法第三編「商行為」中の運送営業に関する規定が運送法総則として位置づけられることについては、村田・運送法の研究、292頁以下参照。

しかし、商法第三編「商行為」中の規定は任意規定であり、実際にも、いわゆる TCM 条約案あるいは国際商業会議所（ICC）統一規則にそった運送約款が作成・使用されており、商法の規定が補充的に適用される余地は、殆どないといってよい。この点について、後述のように、Helm は、ドイツ商法第三編第6章「運送営業」中の規定425～451条）について、各種の運送手段による運送に共通する運送法通則を定めたものという意味での運送法総則とは認められないとし、複合運送に関しては、完全に、私的自治の原則のもとにあり、民法上の請負契約の規定が補充的に適用されるに過ぎないとする。

- (2) ここにいう連帯運送をもって、通し運送状の授受を要件とするドイツ商法432条と異なり、通し運送状の授受ある場合に狭く解釈すべきでないことについては、拙稿、前掲、損害保険研究41巻4号62頁以下参照。

2. 複合運送証券の性質

国際物品運送が、固有の海上運送の領域を超えて、複合運送の方法により国際的ドア・ツー・ドアの形態で行われることによって、国際商取引の慣行が、基本的に変わるわけではない。荷送人は、従来の船荷証券に代わる証券すなわちここにいう複合運送証券を担保とする荷為替を組み、あるいは証券を第三者に譲渡することによって、売買代金の回収を図る必要がある。あるいは複合運送証券の発行を受けることにより、荷送人は運送品の船積前、内陸の戸口で運送人に運送品を引渡した時点において、荷為替の取組が可能となることにより、資金の回転を早めることができるという利点がある。しかし、それには複合運送証券について、船荷証券または貨物引換証と同様、有価証券としての性質と効力が認められねばならない。

複合運送条約は、もちろん有価証券性を有する複合運送証券をとりいれており、それについては、発行形式、記載事項ならびに証拠力について詳細に規定している（条約5，6，10条）。問題は、有価証券としての運送証券について、貨物引換証と船荷証券の2つの種類の証券のみ法定するわが商法のもとで、複合運送証券について、これら2つの証券と同様の性質と効力が認められるかにある。さらに、具体的にいえば、貨物引換証または船荷証券に関する商法の規定（とくに572～575条，584条）が、類推的に複合運送証券に適用されるための要件は何かである。結論的には、複合運送証券が、実質的に、貨物引換証または船荷証券について要求される一定の形式を備えている限り、商法の規定の類推適用により、これらの証券と同様、有価証券としての性質と効力を有するというべきである。ここでは、この点について、ドイツ法とスイス法との関連において問題を取り上げている Helm と Zuellig の2人の見解を紹介し、併せて、私見を述べることにしたい。

(1) Helm の見解

ドイツ商法のもとでは、当事者の意思により法律に定められた以外の指図証券を創設することができず、仮に、法定以外の任意の証券に指図文句を記載しても、指図証券としての効力（独商364, 365条）を生じないとされている。Helm は、この立場を踏まえながら、ここにいう複合運送証券について、問題を实际的に解決するには、商法上の指図証券に関する規定のすべてを充たし、類推によって解決するか、または債権法の規定を適用し、裏書譲渡の効力を認めるか2つの方法が考えられるとしている。

このような認識のうえで、先ず、複合運送の意義、その位置づけから議論を展開している。

① 複合運送の位置づけと民法の適用

特定の運送品が、2以上の異種の運送手段により相次いで運送される場合すなわち複合運送については、個々の区間に存在する既存の法規がその区間に関する限りにおいて適用をみるに過ぎず、全体の運送を規律する契約すなわち複合運送契約について、統一的に適用される法規は存在しない。しかも、複合運送の場合、全体の運送を引受け、一人または数人の実際運送人を下請運送人として使用する運送人いわゆる複合運送人（Combined Transport Operator: CTO, Multimodal Transport Operator: MTO）に対し、運送手段の選択が委ねられ、最初から使用される運送手段が契約のなかで特定されていない。今日の運送法制では、使用される運送手段のいかなを問わないという意味での普通運送法（verkehrsmitteleunabhängiges allgemeines Frachtrecht）は存在しないため、複合運送の領域では、当事者自治が支配する。このため、複合運送契約については、先ず、当事者間の契約内容あるいは約款によることとなり、これに対し、民法の請負契約法が補完的に適用され、あるいは個々の運送法規が類推的に適用されることになるとする。

② 複合運送証券と問題の視点

複合運送契約においては、以上のように、必ずしも使用されるべき運送手段が最初から予定されていないという意味で、それについて発行される証券すなわち複合運送証券については、海上運送人が発行する海陸通し運送のための通し船荷証券（through Bill of Lading）についてみられるように、一部、貨物引換証、一部、船荷証券に関する規定の類推適用により、問題を解決するという手法が妥当しないとする。そして、実際の見地から問題の視点を捉えている。

すなわち複合運送証券には、何より、国際商品売買における信用取引の要請に応えうる取引性（Handelsfähig）がなければならないとし、その取引性を保証するものが信用状

取引における実質的信用担保性 (materieller Akkreditivfähigkeit) であるとする。ここに実質的信用担保性というのは、複合運送証券が信用状発行依頼者の条件に一致することを要するという意味における形式的信用担保性 (formelle Akkreditivfähigkeit) に対する概念である。すなわち依頼者は、法定の証券にとらわれることなく、任意の証券を、信用状 (L/C) に規定することができる。しかし、この形式的信用担保性は、銀行に対し、その信用供与自体に対する担保としては何も保証しない。実質的な意味での証券の担保性という見地からは、信用供与者としての銀行にとって、その証券に記載された運送品と証券に対して有するその固有の安全利益 (Sicherungsinteresse) すなわち証券上の貨物の引渡請求権またはそれに代わる損害賠償請求権が保証されているか否かが問題となる。Helm は、このような視点に立ち、問題の貨物の受取確認 (Empfangsbestätigung)、責任および保険の付保可能性 (Haftung und/order Versicherbarkeit der Transportrisiken)、第三者に対する引渡防止 (Verhinderung der Auslieferung an Dritte)、その証券の有価証券法的性質 (Wertpapierrechtliche Eigenschaften des CT-Documents) の観点から、複合運送証券の実質的信用担保性のための要件を検討している。

③ 複合運送証券の有価証券的性質

複合運送証券の実質的信用担保性が保証されるためには、まず、証券には、証券発行者である運送人によって受取られた運送品について、少なくとも物品の種類、数量等貨物の同一性を識別する上で不可欠な明細ならびに貨物の状態および受取地が記載されていなければならない。次に、証券上の明細の価値は、その物品の買主または信用供与者としての銀行にとって、その通常の引渡が行われない場合に備え、証券発行者すなわち複合運送人の責任が約束されていることによって決定される。そして、証券は、運送人において、証券所持人以外の者に免責的効果をもって引渡すことができないときに、はじめて、その貨物を代表するものということができる。すなわち、証券上の貨物の引渡は、証券と引換えによってのみなされうる旨 (受戻証券性) 明かにされていなければならない。これは、具体的には、“This Bill of Lading duly endorsed must be surrendered in exchange for the goods or delivery order” といった文言が証券上に記載されていなければならないという意味である。

それでは、受戻証券性の前提であり、有価証券としての基本的徴表である証券所持人の証券上の貨物に対する権利すなわち貨物引渡請求権を、債権法的立場からどのように確認することができるか。ここで、Helm は、債務の履行の約束が無記名証券上になされたその証券の所持人は、証券上の約束にしたがい、発行者に対し履行の請求ができるとするドイツ民法793条を根拠に、複合運送証券においても、船荷証券または貨物引換証と同様に、複合運送契約より生ずる貨物引渡請求権 (Auslieferungsanspruchs) を、法的に、証券

上に確認することができるとする。すなわち複合運送人と荷送人との間の合意により、貨物引渡請求権を複合運送証券（CT-Document）上に、証券の所持人に対し、証券の記載内容による請求権を帰属せしめることを目的として、表彰することができるとする。かくて、指図式複合運送証券（Order-CT-Document）は、ドイツ民法上の新しい、また単純な指図証券であるとしている。

- (1) 小橋・有価証券法の理論, 56頁 ; Helm, Das Document des kombinierten Transports—Ein Neues Wertpapier—, ETL., vol XII. 1977, S. 692.
- (2) Helm, a. a. O. S. 683.
- (3) 海陸通し船荷証券の法的性質については、拙稿、前掲、損害保険研究42巻1号15頁以下参照。
- (4) これは、もちろん旧信用状統一規則（1972）第23条をふまえてのものである。同条1項は、次ぎのように規定していた。すなわち「信用状が複合運送証券（combined transport document）、すなわち物品の受取地から指定引渡地までの少なくとも二つの異なる種類の運送手段による複合運送を定めている書類を要求している場合、または信用状が複合運送を定めている場合、その何れの場合にも必要とする書類の形式（form）および／またはその書類の発行人について信用状に明示がないときは、銀行は、呈示されたとおりの書類を受理する」。
- (5) Helm, a. a. O. S. 687.
- (6) Helm, a. a. O. S. 691 ff.

(2) Zuellig の見解

Zuellig もまた、Helm と同様、各種運送手段に対するニュートラル性を本質とする複合運送に着目し、その位置づけをふまえたうえで、有価証券としての複合運送証券の発行許容性を現行の運送法ならびに有価証券法に照らし、検討している。そして、結論として、スイス法のもとで、運送人としての法的地位が認められる複合運送人が、有価証券性を有する運送証券すなわち複合運送証券を発行することに何ら障害はないとしている⁽¹⁾。

① 複合運送証券の意義

流通性のある複合運送証券（negotiablen CT-Document）とは、譲渡性のある証券をいい、複合運送人に対し、証券を呈示することによってのみ、貨物の引渡を請求できるものである。また、複合運送人は、証券と引換えでなしに貨物を引渡す場合、それによって引渡義務を免がれるわけではない。要するに、流通性のある複合運送証券の場合、証券上の権利を行使するには証券の呈示が必要である。ここにいう複合運送証券は、この意味で有価証券性（Wertpapiercharakter）を有することが前提となる。

しかし、複合運送証券について、船荷証券に準ずるものとし、それが海上運送法上の要件を具備することを要すると解することは正しくない。このような見解は、船荷証券を複合運送証券に結びつけることによって、船荷証券について古くから認められている利点を複合運送証券に利用しようとするものであるが、本質的でないというべきである。運合運送証券、たとえば“FIATA Combined Transport Bill of Lading”は、海上運送人によって発行されるものではなく、また、複合運送には、必ずしも、海上を含むとは限らない。このような意味で、“FIATA Combined Transport Bill of Lading”について、それが船荷証券（Bill of Lading）に準ずるものとして、その法的性質を海上運送法のなかにも求めようとするには問題がある。複合運送証券は、複合運送契約を証明するものであり、それは海上運送契約とは異なるものである、FIATA CT-B/L を、固有の意味で海上運送法上の船荷証券ではないとする国際商業会議所の見解は正しい⁽²⁾。

② 個別運送法と指図式運送証券の発行許容性

複合運送人は、複合運送契約により、それぞれに異なる個々の運送法の適用を受ける2以上の運送手段によって行われる運送を引受けるものであり、その発行する複合運送証券は、全体の運送について有価証券性を有することが、当然に要求される。Zuellig は、複合運送契約は、これら個々の運送法による運送契約とは異なり、これらの個別運送法が、直ちに、複合運送人について適用されるわけではないとしながら、複合運送人が問題の個別運送法上の運送人に相当するとされ、その適用を免がれない場合を予想して、個々の運送法のもとにおいて、問題の運送人が当該運送契約上の義務を有価証券的（Wertpapiermassig）に確認するに当たり、障害がないかどうかを検討している⁽³⁾。

まず、海上運送法（SSG）では、既に、有価証券としての船荷証券が法定されており、全く問題はない。これに対し、道路運送法においては規定がなく、国内運送を規律するスイス債務法ならびに国際道路物品運送条約（CMR）ともに、運送人による貨物引換証（Ladeschein）の発行を禁ずるものではなく、これらの運送人は、スイス債務法1153条の規定にしたがい、記名式、指図式または無記名式の何れの運送証券の発行をも認められると解すべきである。また、航空運送法においては、1955年ワルソー条約では「この条約のいかなる規定も、流通性のある航空運送状の作成を妨げるものではない」（条約15条3項）とされ、同条約においては、有価証券としての航空運送証券の発行許容性が明文化されている。また、スイス航空運送法（LTR）においても、同様、有価証券としての航空運送証券の発行を妨げるものはない。

他方、国際鉄道物品運送条約（CIM）では、同条約に定める所定の運送状に代え、他の種類の運送証券を発行・使用することが禁止され（条約13条4項）、またスイス鉄道運送法（ETR）においても、指図式または無記名式の運送証券が排除されている（ETR 131）。

ただ、複合運送人がこれらの条約または運送法にいう「鉄道」に相当し、その人的適用範囲（personellen Anwendungsbereich）に入るとされる余地はなく、この限りで、これらの条約および国内法は問題とならない。

要するに、スイスにおける個別運送法のもとでは、既に、これらの各運送人は陸・海・空の各種の運送手段によって行われる運送をカバーする指図式の運送証券を発行でき、複合運送人の法的地位について影響を与える個々の運送法も、陸・海・空の全体の運送をカバーする有価証券としての複合運送証券の発行を妨げるものはないとしている。

③ 有価証券法の観点からの許容性

以上のように、複合運送人は、現行の個別運送法上適法に指図式または無記名式の運送証券ここにいう複合運送証券を発行できるとして、それでは、かかる新たな運送証券について、果たして、有価証券法の立場からその意図する有価証券性が認められるかが問題となる。いい換えれば、スイスにおいも、ドイツ有価証券法におけると同様、厳密な有価証券法定主義が存在するか否かである。

先ず、スイス債務法のもとでは、発行形式により異なり、無記名式の場合には、何らの制限も存在しない⁽⁴⁾。これに対し、指図式の場合には、事情が若干異なる。同法1145条によると、指図式の有価証券と認められるのは、一定の指図証券のほか、法律により指図証券（Ordrepapier）とされているものに限られる。しかし、同法1152条によると、署名者が証券上、一定の場所・期日および額により一定の金額を支払いまたは証券に記載された一定数量の物品を引渡す義務を負っている証券で、明かに指図式で発行されているものは、裏書により譲渡することができ（債務法1152条2項）、これらの証券ならびに、たとえば倉庫証券（Lagerschein, Warrants）、貨物引換証（Ladeschein）等の他の裏書証券については、裏書の方式、所持人の適確性、無効宣言ならびに所持人の義務等に関し、手形法の規定が適用される旨明らかにされている（同条2項）。

上述の規定に明かなように、スイス債務法1152条に掲げる倉庫証券、貨物引換証は例示的なものである。このため、スイス債務法1153条の要件を満たす限り、運送人によって発行された証券で、かつ指図式のものは、同法1152条の規定により、裏書により譲渡することができ、これにより手形法の規定にしたがいその有価証券としての効力が認められることとなる。いい換えれば、立法者が、指図証券であるために具備しなければならないとするすべての証券的メルクマールを満たす証券は指図証券的性質（Orderpapiercharakter）を有するものといえることができる⁽⁵⁾。

かくて、複合運送人が、スイス運送法にいう運送人（債務法440条1項）の概念に含まれる以上⁽⁶⁾、複合運送人は、その運送契約に基づき、適法に、有価証券としての性質を有する複合運送証券を発行することができるとする。

- (1) Zuellig, Der CT (Combined Transport)-Vertrag im schweizerischen Recht, S. 58 ff.
- (2) Zuellig, a.a. O.S. 59.
- (3) Zuellig, a.a. O.S. 61 ff.
- (4) Zuellig, a.a. O.S. 64.
- (5) Zuellig, a.a. O.S. 65.
- (6) Zuellig, a.a. O. スイス債務法440条1項の規定によると、運送人 (Frachtfuhrer) とは、報酬をえて、物品の運送を行うことを引受ける者をいう。本条にいう運送人 (Frachtfuhrer) 意義については、単に、荷送人との間に運送契約を締結する者をいい、その引受けた運送を実行することは、概念的には問題とならないとするものと、少なくとも一部の運送を自ら実行することが要件となると解するものに分かれる。Zuellig は、前者の立場をとり、複合運送人はスイス債務法440条1項にいう運送人に含まれるとしている。

(3) 要約と私見

以上にみるように、Helm と Zellig はともに、使用される2以上の運送手段が特定されない複合運送契約に基づき発行される複合運送証券は、船荷証券または貨物引換証と異なるという前提のもとで問題を捉えながら、その有価証券性については、前者は、民法の規定によるとし、後者は、運送法上適法な運送証券であるとしたうえで、有価証券法上も、倉庫証券または貨物引換証と同様、所定の要式を備える限り、その効力が認められるとする。Helm が、厳格な有価証券法定主義をとるドイツ法のもとでも、商法上の指図証券に関する規定の類推適用によって、問題を解決できる方法を示唆しながら、あえて民法上の一種の指図証券と構成するのは、一に、ドイツ商法第三編第6章「運送営業」中の規定(425～451条)をもって、普通運送法としての位置づけが困難であるというにある⁽¹⁾。この点については、民商2法の統一法典であるスイス債務法のもとでは、事情が異なり、Zuellig は、結局、複合運送人が同法の規定にいう運送人の概念に含まれるか否かが問題となるに過ぎないとする。そして、複合運送人が同法第440条1項にいう運送人に相当する以上、複合運送人は、運送法上適法に、有価証券性を有する運送証券を発行でき、かつ有価証券法に定める倉庫証券ならびに貨物引換証が例示的なものである限り、複合運送人の発行する運送証券について、それが有価証券法に所定の要件を満たす場合には、確定的に有価証券としての性質と効力を認めることに何ら問題はないとする。

わが商法のもとにおいても、結局、スイス債務法におけると同様、複合運送人の発行になる複合運送証券について、それが、貨物引換証に関する商法572条に定める要式を備える限り、貨物引換証と同じく、有価証券としての性質と効力が認められると解され、ドイツ商法におけるように、あえて民法上の指図債権に関する規定(民469条以下)にまつまでもないところである。なぜなら、複合運送契約については、既に、商法第三編「商行為」中の運送法総則の規定が適用され、かつ後述のように、複合運送人は、商法569条にいう「運送人」の概念に含まれると解されること、さらに、わが有価証券法上、有価証券の発行は、必ずしも、法の予定する特定の種類の証券に限定されるわけではなく、商慣習

法によって、新たな有価証券が成立することも認められ、厳密な意味での有価証券法定主義がとられているとは解されないからである⁽²⁾。

- (1) ドイツ商法中のこれらの規定は、直接には、「陸上または河川もしくはその他の内水」における物品運送を規律するものであるが（独商425条）、既に、鉄道物品運送（商法第7章，Eisenbahn-Verkehrsordnung；EVO）をはじめとして、道路物品運送（Kraftverkehrsordnung für den Guterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen；KVO）、海上物品運送（商法第四編）、内水物品運送（Binnenschiffahrtsgesetz，1895；BSchG）、航空物品運送（Luftfrachtrecht，1965）等それぞれの運送領域について、自足完了的な個別運送法が制定され、商法第三編の規定は、これらの特別法により規制される運送について、必要に応じ、補充的に適用されるに過ぎないからである（Helm，Haftung für Schaden an Frachtgütern，1966，S. 11.）
- (2) 本間＝山口＝古瀬村＝岩崎編・手形法・小切手法（商法(4)），19頁。

3. 複合運送人の責任

複合運送は、基本的に、通し運送として、下請運送のほか、同一運送あるいは連帯運送の形態をとりうるものと考えられるが、コンテナ複合運送に関する限り、ほぼ例外なく、下請運送の形態をとり、またそこに経済的必然性が認められることは前述した。また、そうだとすれば、複合運送において、荷送人または荷受人に対し、債務不履行を原因とする損害賠償の責を負うべき者は誰か。さらに、その責任はいかなるルールによるものとすべきかはもっぱら2以上の異種運送手段の組合わせによって行われる全体の運送を引受ける1人の運送人すなわち複合運送人について問題とすれば足ることになる。

(1) 複合運送人の意義

複合運送契約については、それが物の場所的移動を目的とする点において、陸上・海上および航空の個別の運送手段による物品運送契約と異なることなく、運送法総則としての地位を占める商法第三編「商行為」中の運送営業に関する規定が、当然に、適用されるべきものであることは、先に述べたところである。しかして、このような複合運送の位置づけに当たって、具体的に問題となるのが、ここに機能的に、コンテナ・オペレータともいえる複合運送人（Combined Transport Operator；CTO，Multimodal Transport Operator；MTO）の意義とその位置づけである。すなわち、複合運送人は商法第569条にいう「運送人」の概念に含まれるか否か。あるいは、それは、基本的に運送取扱人であり、運送取扱人の介入の効果として論ずるべきものであろうか。

先ず、複合運送人の意義をどのように解すべきかが問題となる。ところで、2以上の種類の異なる運送手段の組合わせによって行われる数個の区間にわたる運送を、自己の名と計算において引受ける運送人は、最初の区間の運送人である場合、あるいは中間の区間の運送人である場合のほか、自らは何らの運送手段をも所有せず、最初から複数の実際運送

人の用役を利用して運送を引受ける者もありうる。これらの各場合を包括する概念として、複合運送人を定義すれば、「複合運送人とは自己の名と計算において、2以上の種類の異なる運送手段の組合わせによって行われる運送すなわち複合運送を引受け、その運送の全部または一部について、1人または2以上の運送人を使用する者」ということができよう。1980年国連国際物品複合運送条約もまた、次ぎのように定義している。

「複合運送人とは、自ら自己のため、もしくは自己のために行為する他の者を通じて、複合運送契約を締結し、かつ、荷送人もしくは複合運送活動に参加する運送人の代理人としてではなく、またはそれらの者のためにではなく、本人として行為する者であって、その契約の履行につき責任を引受ける者をいう」。

要するに、複合運送人とは、自己の名において、複合運送のための契約を締結する者を行い、その引受けた運送の一部なりといえども、自ら運送することを要しない。このような意味で、複合運送人は、純然たる契約運送人といえることができる。また、複合運送人は、複合運送を引受けることを業とする者であり、この意味で、単に、運送の取次を業とする運送取扱人とも異なる。それでは、契約運送人としての複合運送人が、果たして、商法569条にいう「運送人」の概念に含まれるであろうか。

同条は「運送人とは……物品（または旅客）の運送を為すを業とする者をいう」とする。ここに、「運送を為すを業とする者」とは、運送契約を締結することにより、運送を引受けることを業とする者のことであり、これにより「運送に関する行為」（商502条4号）を営業とする者として、運送人は商法上「商人」となることは議論の余地がない。いい換えれば、商法上は運送の引受けという法律行為が商人性のメルクマールであり、この限りで、商法569条は、本来、契約運送人（実際運送人に対する）を意図するものであるといえることができる。

このようにみると、ここにいわゆる複合運送人は商法569条にいう「運送人」の範疇に属し、したがって、複合運送人は、自己もしくはその使用人その他運送のため使用した者すなわち下請運送人として使用する各区間の実際運送人等の過失について責を免がれないことになる（商577条）。

(2) 複合運送人の責任のシステム

複合運送人は、自己もしくは運送取扱人またはその使用人その他運送のため使用した者が運送品の受取・引渡・保管および運送に関し注意を怠らなかったことを証明しなければ、運送品の滅失・毀損または延着について損害賠償の責任を免がれることができず（商577条）、その責任は、基本的には、商法第三編「商行為」中の規定（577, 578, 580, 581, 588, 589, 566条等）によって決定される。しかし、実際には、海・陸・空の各領域で、商法に対する特別法が制定され、それぞれに固有の法秩序が形成され、とくに国際運送の

分野では、強行的にその秩序が確立している（いわゆるタテ割法制）。しかも、それぞれの分野で運送空間、運送手段、運送方法の特殊性ないし危険性を背景に異なる責任原則が支配しており、それがまた国際取引慣行を形成する基盤になっているのが現状である。そこで、複合運送人の責任を立法的に規律し、あるいは契約条款において定めるに当たり、問題とされるのがその責任のシステムである。すなわち、一方において、国際複合運送サービスの経済合理性の追求と法の抵触を回避するうえで、ネットワーク・システムが主張され、他方、責任の内容の単一性と簡潔さを追求する立場から、ユニフォーム・システムが主張されることとなったわけである。ここに、責任のシステムとして、次の3つのものが考えられている⁽¹⁾。

① ネットワーク・システム

厳密には、ネットワーク・ライアビリティ・システム（Network Liability System）といい、運送品の損害に対する複合運送人の責任を、原則として、その滅失または損傷が生じた運送区間に適用ある個々の法規によって決定するものである。この場合、損害発生箇所が証明されえない場合いわゆる CONCEALED DAMAGE に対する責任が問題となるが、この点については、全く、責任を負わないとするもの、別個のルール（各運送区間に中庸のものを一般原則として法定する）によるとするもの、あるいは特定の区間（通常、主たる運送区間として海上が考えられる）の国際条約（したがって、ヘーグ・ルールまたはヘーグ・ヴィスビー・ルール）によるとするものに分かれる。また、損害が生じた区間が証明される場合、援用されるべき問題の区間の法規について、任意法規、さらには約款の形式のものを含め許容するものと、強行的性質を有する国際条約または国内法に限るとする考え方がある。前者を固有のネットワーク・システム（pure network system, tie-up system）といい、後者を修正ネットワーク・システム（modified network system）という。

しかし、固有のネットワーク・システムをとる場合、複合運送人の責任を、約款のレベルにおいて、下請運送人のそれに一致させるという意味では、複合運送人の利益にはなっても、荷送人または荷受人さらには保険者等積荷利害関係人にとって、そのリスクを適確に予測しえないという不都合があり、不測の損害を蒙るおそれがある。このため、今日では、一般に、ネットワーク・システムという場合、修正ネットワーク・システムを指す。そして、ここにネットワーク・システムのモデルとしては、いわゆる TCM 条約草案あるいは国際商業会議所「複合運送証券統一規則」に定めるものあるいはそれに類似のものが想定され、損害が生じた区間が証明される場合には、複合運送人の責任は、その区間に適用ある強行法規たる国際条約または国内法により決定され、また強行法規が存在しない場合は CONCEALED DAMAGE の場合と同様、別個のルールすなわち一般原則による

とする構造をとる。

② ユニフォーム・システム

厳密には、ユニフォーム・ライアビリティ・システム (Uniform Liability System) といい、損害発生箇所が証明されると否とを問わず、したがって、各区間の既存の法規にかかわらず同一の原則により、複合運送人の責任を決定するものである。この場合、とくに荷送人の側にとって、当該貨物に生ずる損害について、複合運送人から得べき賠償額 (保険会社からみれば代位求償額) が予定できるメリットがある。しかし、この場合、単一の責任体系の構造すなわち複合運送人の責任の発生要件、損害賠償額ないし限度額をどのレベルないし内容において定めるべきかが問題の焦点となる。一般的には、ユニフォーム・システムは、複合運送における契約関係の単純化、明確化をねらいとするものであるだけに、免責事由を極力排除し、実質的に、無過失責任の方向で、既存の法規によるそれに対し、責任が加重される傾向となることは避けられない。

③ 折衷システム

ネットワーク・システムとユニフォーム・システムの折衷案で、フレキシブル・システム (flexible system) とも呼ばれる。これは、複合運送人の責任が生ずるか否かを決定するメルクマールすなわち責任の発生要件については、単一の責任体系における原則により、これに対し、実質的な責任の内容、とくに損害賠償額ないし責任限度額については、損害が生じた区間に適用ある法規 (強行法規たる国際条約または国内法) によるとするものである。この場合、既存の法規に定める限度額が単一の責任体系 (複合運送条約) に定めるそれより高い場合に限り、その援用を認めるか、あるいはその額のいかんを問わないとするかが問題となる。

複合運送人の責任のシステムをめぐる問題は、万国海法会 (Comite Maritime International; CMI) による複合運送条約案の審議の過程において、先進国間 (海運先進国と一部荷主国) の立場の相違により、にわかにクローズ・アップされ、それにつづく EC/IMCO による TCM 条約案の作成の最終段階にいたっても調整がつかず、条約採択のための外交会議における政治決着に持込されるほどの難題となった。そして、周知のように、TCM 条約案は白紙還元され、複合運送条約案の審議は、1972年以降、UNCTAD に引継がれ、責任のシステムの問題は、再び、先進国と途上国の間における争点の一つとして、クローズ・アップされることとなった。

ネットワーク・システムは、伝統的な国際商取引の慣行ないし既存の国際運送法秩序に急激な変動をもたらすことなく、円滑に国際複合運送を推進する基盤を提供するという期待に加え、荷主の付保する貨物保険と複合運送人の付保する責任保険の共存により、より

具体的には、貨物保険と責任保険がリスクの分散において、それぞれ適性にその役割を分担することにより、保険料、運賃等からなる全体のコストで荷主に有利とみられるものである。先進国の大勢は、ネットワーク・システムを支持し、これに対し、責任の簡明化、単純化を主張する途上国ならびに一部の先進国は、ユニフォーム・システムを支持する立場をとり、結局、1980年国連国際物品複合運送条約では、折衷システムあるいはむしろ修正ユニフォーム・システムともいうべきものにより、この問題の争いに終止符が打たれた⁽²⁾。

荷主にとって、ネットワーク・システムとユニフォーム・システムの何れが、その負担する貨物保険料および運賃等を含む最終コストにおいて有利かという点の実証的な解明は困難である⁽³⁾。ただ、一般的には、運送品の損害賠償責任について、複合運送人に固有のリスクが生ずるか否か。またそのリスクが加重されたものとなるかどうかにかかるとなる。複合運送人のリスクは、先ず、自己またはその使用人の過失に対するもの、損害発生箇所が証明されず、どの下請運送人にも求償できない損害（CONCEALED DAMAGE）に対するもの、自己固有の責任（ネットワーク・システムの場合の一般原則、ユニフォーム・システムにおける責任原則における）が加重されることによるものに分けられる。問題は、第2、第3の場合の責任の大きさにかかり、ネットワーク・システムの場合でも、ほとんどの損害が CONCEALED DAMAGE で、かつその一般原則による責任が既存の法規に対し、加重されたものである場合には、ユニフォーム・システムと、実質的に、異なることになる。しかし、一般的には、ネットワーク・システムの場合、ほとんどの場合、損害が生じた区間は証明されうること、かつ CONCEALED DAMAGE に対する責任を定める一般原則は、既存の各国際条約による責任に対し、中庸のものが取入れられることが前提とされている（前述の TCM 条約草案のモデル）。

このような前提に立つならば、ネットワーク・システムの場合、複合運送人は、荷主に支払うところのものは、下請運送人に求償できることとなり（ただし、強行法規が存在する区間に生じた損害に限る）、その限りで、自己固有のリスクは発生しない。せいぜい、損害発生箇所が証明されない場合の損害ならびに強行法規が存在しない区間において生ずる損害に対して、そのリスクを担保する責任保険を準備することで足り、そのためのコストは、たとえ運賃に転嫁されても、荷主にとって、問題とはならないとみられている⁽⁴⁾。これに対し、ユニフォーム・システムの場合は、そこに定められる複合運送人の責任のレベルにより異なることとなる。極端に言えば、その責任がヘグ・ルールまたはヘグ・ヴィスビー・ルールのレベルのものであれば、複合運送人の固有のリスクは、ネットワーク・システムにおけるものと異ならない。この場合、損害発生箇所が証明されず、したがって、下請運送人に対し求償できない CONCEALED DAMAGE に対し準備する責任保険コストは、微々たるものとされる。これに対し、複合運送人の責任がワルソー条約または鉄道物品運送条約（ベルン条約、CIM）といった既存の国際条約のうちで最も高いレベ

流通問題研究

ルに相当するものであるときは、その荷主に対する賠償額と下請運送人からの求償額との差が大きくなり（損害が海上で生じたときは、複合運送人はヘーグ・ヴィビー・ルールによる海上運送人の責任に対し、8倍の額の金額の賠償を支払うこととなる）、それだけ、複合運送人の固有のリスクが増大することとなる。この結果、複合運送人は、高額の保険料をもって、そのリスクを責任保険によりカバーせざるをえなくなる。この場合、その保険コストは最終的に、運賃により荷主が負担することとなるばかりでなく、荷主が、損害の填補を複合運送人に依存し、貨物保険から離脱することとなれば、保険市場に混乱が生じ、それがひいては、責任保険料の高騰につながるという危険性がある⁵⁾。

以上のようにみると、ネットワーク・システムとユニフォーム・システムのうち、後者が前者より、より多くのコスト増大要因を含み、かつ損害に対する求償が、複合運送人に集中するため、訴訟の増加につながるという点も指摘できよう。そして、かかる訴訟費用をも、考慮するならば、荷主にとっては、ユニフォーム・システムは受け入れ難いものというべきである。

- (1) 拙稿「複合運送における運送人の責任」国際複合運送'85, 日本海上コンテナ協会編, 69頁以下参照。
- (2) すなわち条約19条は「物品の滅失または損傷が、複合運送の一固の特定の区間で発生した場合において、その区間について適用のある国際条約または弾行性を有する国内法が、第18条第1項から第3項までを適用した場合の限度額より高い責任限度額を定めているときは、かかる滅失または損傷についての複合運送人の責任限度額は、そのような条約または強行性を有する国内法の規定に従って決定される」としている。
- (3) Liability and cargo insurance cover under multimodal transport operations, TD/B/AC.15/14, 14 January 1976, p.24.
- (4) TD/B/AC, p.26.
- (5) TD/B/AC, p.

むすび

国際複合運送を規律すべき実体法が存在しない今日、複合運送の普通運送法中における位置づけ、複合運送証券の性質と効力、複合運送人の責任のあり方等多くの重要な問題が提起される。そして、これらの問題への解答は、各国において必ずしも、同じではなく、大陸法系のなかでさえ異なるのは注目される。しかし、国際複合運送の実際が、全く、無秩序のなかで展開されているわけではなく、既に、途上国の反対により、TCM 条約案の破棄が決定的となった1970年代初期に作成された BIMCO, FIATA, 国際商業会議所等の標準複合運送証券、あるいはこれらに準ずる証券・約款が、広く、用いられ、この限りで、国際複合運送の実際では、破棄された筈の TCM 条約が生きているともいえるような状況である。このような、事態を考慮してか、UNCTAD もまた、1986年11月10日の第12回期において、国際複合運送条約の早期批准を求める一方、FIATA 複合運送証券 (F

国際複合運送における基本問題

BL) および国際商業会議所 (ICC) 複合運送証券統一規則に基づく複合運送証券のための標準書式およびモデル条項を作成するよう呼びかけている。このような UNCTAD の最近の動向が、1980年国連国際物品運送条約の見直しにつながることを期待したい。